

Мезіна Л.В.

кандидат економічних наук, доцент, Національний Університет «Одеська морська академія», м. Одеса, Україна

*АДАПТАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ К НОВИМ УМОВАМ
ФУНКЦІОНУВАННЯ*

Глобалізація виробничих процесів тягне за собою широке використання морських перевезень. Міжнародна торгівля в свою чергу визначає потреби у розвитку морської транспортної промисловості.

Світова морська торгівля останні чотири роки переживає негативний вплив пандемії та в 2022 році пандемія продовжувала викликати певні перебої у функціонуванні виробничо-збутових ланцюжків і в морських перевезеннях, і багато суден простоювали в портах. У період 2016-2019 років через перевантаженість морських портів у них простоювало близько 32% світового контейнерного флоту за показником провізної спроможності, а до липня 2022 року вже 37% [1, с. 59].

Тривалість стоянки судна в порту може значно відрізнятись у різних країнах. В одну групу країн, де цей показник нижче, входять країни, до яких прибуває менше кількість суден, причому йдеться лише про невеликі судна та під час кожного заходу в порт вантажиться та вивантажується лише невелика кількість контейнерів.

Іншу групу країн, у портах яких судна не простоюють, становлять країни, які мають інноваційні портові технології та інфраструктуру і можуть приймати найбільші контейнеровози: вони використовують ефект масштабу, і тому їх порти, як правило, приваблюють більше всього суден. Сюди відносяться наприклад Японія, Гонконг, Китай. Ефективно працюють порти, які формують зворотний зв'язок: висока ефективність робить їх конкуренто привабливими для заходу суден, що ще більше збільшує число заходів.

У країнах, що розвиваються, показники ефективності судноплавства та портів зазвичай нижче. У них вищі транспортні витрати та недостатньо високий рівень логістичної складової.

До середини 2022 року сила впливу багатьох пов'язаних із пандемією факторів почала зменшуватися. Дефіцит провізної здатності суден став слабшати, спостерігалось зниження завантаженості морських торгових портів, що дозволило усунути деякі проблеми у виробничо-збутових ланцюжках та логістичних мережах.

Протягом останніх двох десятиліть сукупне щорічне зростання морської торгівлі становило 2,9 відсотка, за прогнозами аналітиків UNCTAD у період 2022–2026 років очікується, що цей показник сповільниться до 2,4 відсотка [1, с. 36].

В 2021 році обсяг морських перевезень збільшився на 3,2 % (в порівнянні з 2020) до 11 млрд тонн. Зростання обумовлене в основному за рахунок збільшення обсягу перевезення контейнерних вантажів. Виросли також обсяги перевезень газу та балкерних вантажів, тоді як перевезення нафти зменшилось [2, с. 32].

Однак, необхідно зазначити, що незважаючи на позитивні тенденції, кон'юнктура морських перевезень може погіршитися залежно від стану світової економіки. За даними ЮНКТАД, у 2022 році зростання обсягу морських перевезень сповільниться до 1,4 %, а в 2023–2027 роках середньорічні темпи їх зростання складатимуть 2,1 %, що нижче середнього показника за попередні три десятиліття, складеного 3,3 %.

Пандемія призвела до зростання електронної торгівлі споживчими товарами, що перевозяться у контейнерах. Навіть у міру ослаблення пандемії та зняття обмежень у світовій економіці ця тенденція зберігається.

Необхідно зазначити, що в електронній торгівлі важливе значення має час доставки товару, тому судноплавним компаніям та морським торговим портам для забезпечення конкурентоспроможності на ринку морської торгівлі необхідно

прискорити надання своїх послуг, що вимагатиме зміни схем перевезень та портових операцій, а також розширення складських площ.

В 2021 році спостерігалось глобальне економічне відродження, але вплив пандемії обумовив необхідність забезпечити раціональне управління ризиками, а також забезпечити фінансову стійкість підприємств морської галузі.

Стратегія забезпечення фінансової стійкості включає реформування портового бізнесу та глобальної логістики, а також реорганізація морського транспорту та транспортних мереж.

Дані рис. 1 розкривають характер та особливості розвитку окремих складових глобальної економіки. Із приведених даних видно суттєва диференціація темпів економічного зростання, що відбиває системні особливості стану окремих структур. Морська торгівля відновилася у 2021 році завдяки поступовому відновленню світової економіки. Після скорочення на 3,4 відсотка в 2020 році світовий ВВП зріс на 5,8 відсотка в 2021 році і це було найшвидше зростання за період який аналізується.

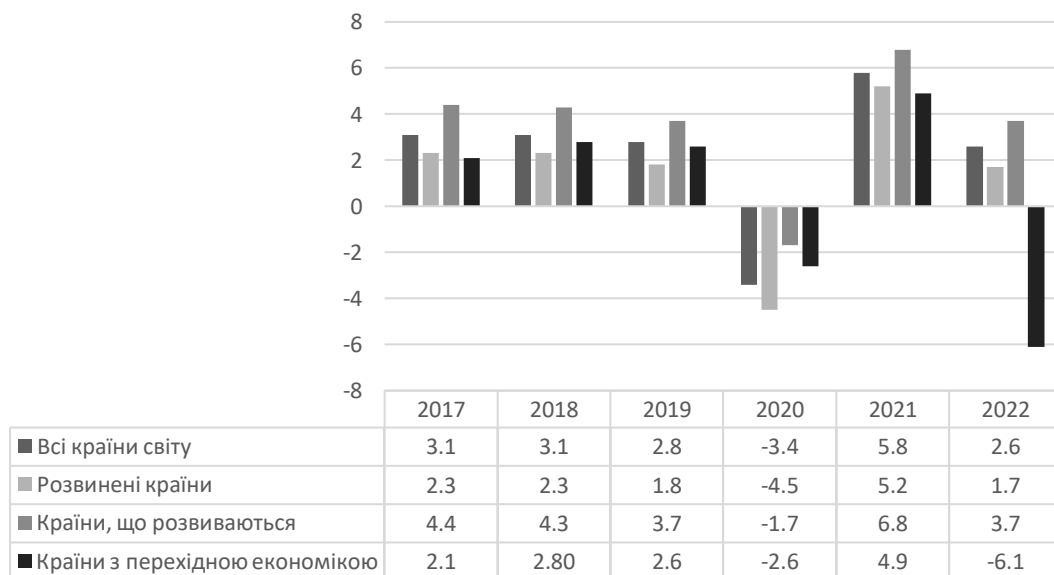


Рис. 1. Світове економічне зростання, 2017–2022 рік (річна зміна у відсотках)

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Але спостерігається відмінності між країнами. У розвинутих країнах економічне зростання в 2021 році склало 5,2 відсотка, в тому числі: в Європейському Союзі ВВП зріс на 5,4 відсотка, а в США на 5,7 відсотка (рис. 2).

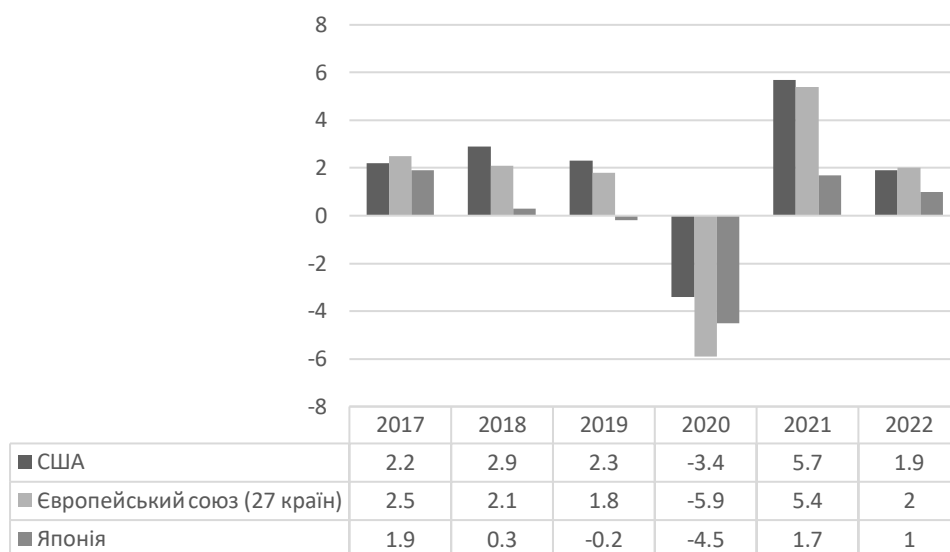


Рис. 2. Світове економічне зростання у розвинутих країнах, 2017–2022 рік (річна зміна у відсотках)

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

У країнах, що розвиваються, зростання становило 6,8 відсотка, тоді як в Індії – 8,2 відсотка (рис. 3). Відновлення Японії було повільнішим: у 2021 році ВВП зріс лише на 1,7 відсотка.

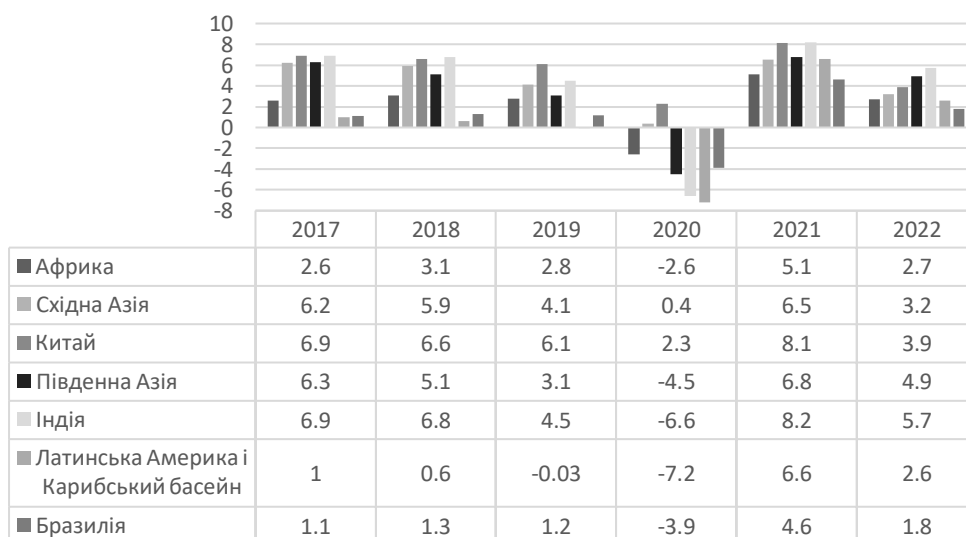


Рис. 3. Світове економічне зростання у країнах які розвиваються, 2017–2022 рік (річна зміна у відсотках)

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Наслідки війни в Україні відобразилися на світовій економіці: спостерігається уповільнення зростання у глобальній економіці, скорочення споживчих витрат та зниження попиту, прискорення інфляції, зростання вартості життя та збільшення невизначеності економіки та невизначеності серед інвесторів.

Морський ринок транспортних послуг розвивається в складному глобальному економічному середовищі та піддається впливу глобальних факторів, які можуть спричинити структурні зрушення. До них відносяться зміна клімату та перехід до енергетичної безпеки, необхідність забезпечення стійкості та надійності, використання принципу цифровізації та електронна торгівля, а також посилення консолідації ринків та секторів.

Станом на січень 2022 року провізна спроможність глобального торговельного флоту становила 2,199 млрд т дедвейту (таблиця 1).

Таблиця 1.

Структура світового флоту по основним типам суден (тис. тонн дедвейту)

	2018	2019	2020	2021	2022
Танкери	562035	567533	601163	619331	629014
балкери	818921	842438	879330	913175	946135
судна для перевезення генеральних вантажів	73951	74000	76893	77910	78819
контейнеровози	253275	265668	274856	281825	293398
газовози	64407	69078	73685	77455	83770
хімовози	44457	46297	47474	49055	49662
інші (в т.ч. допоміжні офшорні конструкції)	102215	104380	103664	109251	109969
поромі і пасажирські судна	6922	7097	7289	8188	8340
всього	1926183	1976491	2064354	2136190	2199107

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Серед поставлених суден основна частка світового торговельного флоту припадає на балкари та в 2022 році їх обсяг склав 43,02% від загального обсягу світового торговельного флоту (зростання на 3,61 % к 2021) , нафтові танкери складають 28,6 % та судна контейнеровози – 13,34%. В умовах пропозиції суден

власники та оператори також купували більше старих суден, що привело к зростанню цін на цю групу суден.

Балкерний флот є основною ланкою сталого позиціонування зовнішньоекономічних відносин. Розвиток балкерного флоту впливає на зростання виробництва у галузях, які обслуговують потреби торговельного судноплавства.

Протягом багатьох років найбільш зростаючим сегментом ринку морської торгівлі були контейнерні перевезення, зростання обсягу яких у 2022 році склало лише 1,2 %, а в 2023 році, по прогнозним даним, очікується незначно прискорення до 1,9%. Уповільнення зростання темпів морської торгівлі контейнерними вантажами пов'язане з несприятливою макроекономічною кон'юнктурою, в умовах прискорення інфляції та зростання вартості життя.

Намагаючись вирішити проблему надмірної провізної спроможності, лінійні компанії найчастіше вдаються до горизонтальної консолідації шляхом злиття та поглинання, у тому числі за межами сектор морських перевезень. Судноплавні компанії займаються також вертикальною інтеграцією, інвестуючи в експлуатацію терміналів та інші логістичні послуги. Крім того, вони взаємодіють між собою у рамках консорціумів та альянсів.

У період 1996–2022 років 20 найбільших перевізників збільшили свою частку на ринку контейнерних перевезень з 48% до 91%. При цьому за останні п'ять років чотири найбільші перевізники збільшили свою частку на ринку настільки, що тепер контролюють більше половини провізної спроможності глобального контейнерного флоту. У 2022 році умови діяльності в морській галузі залишаються складними.

На даний час спостерігається динаміка старіння світового флоту. Ця тенденція обумовлена тим, що судновласники, не впевнені в тому, яким шляхом піде технологічний розвиток та які види палива виявляться найбільш економічно ефективними, а також як зміняться нормативні вимоги та ціни на вуглецеві викиди. Також прагнучі скористатися нинішніми високими фрахтовими ставками судновласники продовжують експлуатувати свої більш старі судна.

За показником числа суден середній вік в 2022 році складає 21,9 рік, а за показником вантажомісткості - 11,5 рік (рис. 4).

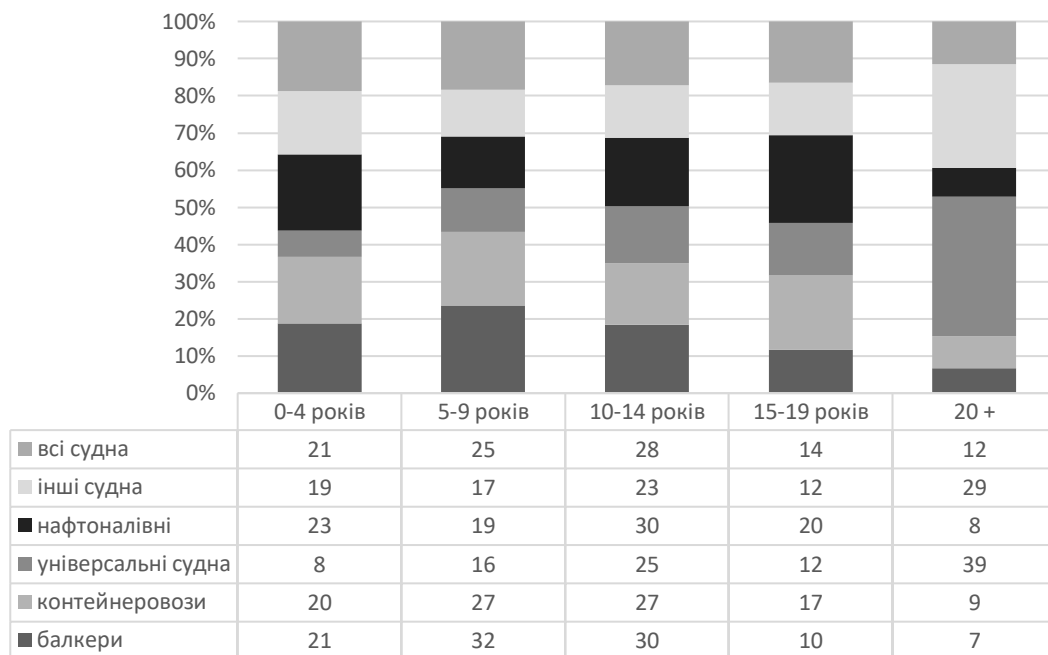


Рис. 4. Вік світового торгового флоту, за типами суден (відсоток від дедвейту), 2022 рік

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Розвиток світового торгового флоту зумовлює вимоги до спеціалізованих вантажних терміналів стивідорних операторів та принципи їхньої концентрації.

Об'єктивна значимість підприємств морської галузі зумовлює оптимізацію їх позиціонування в регіональній та світовій транспортній системі. Навколо базових торгових портів формується клімат інвестиційної привабливості, що у свою чергу підвищує їхню функціональну та економічну стійкість.

В 2021 році глобальні потоки прямих іноземних інвестицій становили 1,58 трлн дол., це на 64 % більше у порівнянні з виключно низьким рівнем 2020 року (рис 5) [3, с. 65]. Відновлення потоку інвестицій пов'язане з швидким зростанням ринків та міжнародного фінансування, що в свою чергу пов'язане з сприятливими умовами фінансування та великими програми пільг для розвитку інфраструктури.

Необхідно зазначити, що глобальне середовище міжнародних інвестицій різко змінилося з початком війни в Україні. Наслідки війни відчуються продовольчою, паливною та фінансовою кризою в багатьох країнах світу. Невизначеність інвестиційної кон'юнктури може надати у 2023 році знижувальний тиск на глобальні потоки прямих іноземних інвестицій.

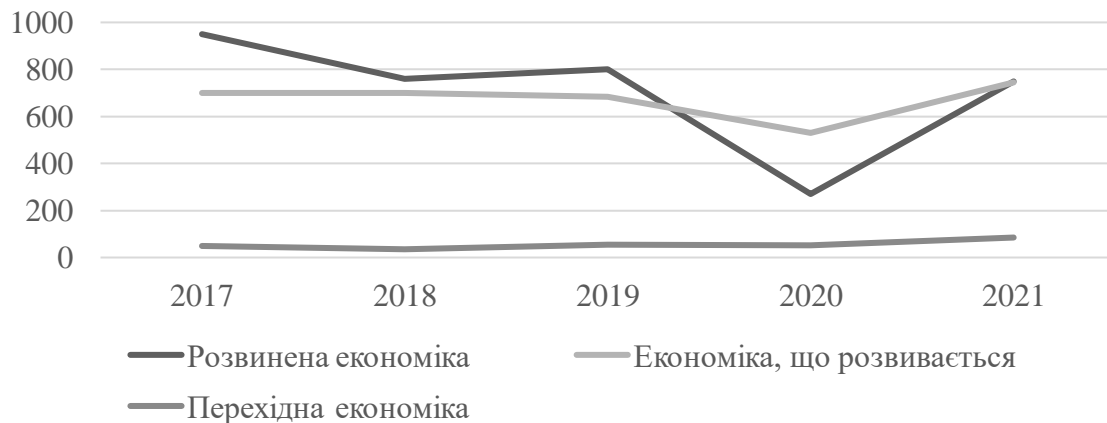


Рис. 5. Потік прямих іноземних інвестицій у світі по економічним групам, млрд дол., 2017-2021 рр.

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Війна вплинула далеко за межі України, викликаючи кризу життя, зростання цін, зниження доходів мільярдів людей у світі.

Україна входить до провідних світових виробників зернових культур. В 2021 року експорт зерна з України становив близько 4,2 млн тонн на місяць, а загалом за рік — 50 млн тонн. На початку березня 2022 року експорт зерна упав до нуля, що привело к різкому зростанню цін на продукти харчування в світі. Як приклад, востаннє, коли ціни на продовольство були такими високими це під час продовольчої кризи 2007–2008 років, заворушення відбувалися більш ніж у 60 країнах в світі.

Перспективи глобальної економіки покращилися у липні 2022 року, коли Організація Об'єднаних Націй, Україна, Туреччина та росія досягли угоди в рамках Чорноморської ініціативи щодо перевезення зернових вантажів. Ця Зернова угода відновила експорт з України до інших країн світу зерна, інших продуктів харчування та добрив.

«Зернова угода» в Україні почала діяти з 22 липня 2022 року, яка сприяє безпечному судноплавству для експорту зерна. Географія експорту «зернової ініціативи» охоплює роботу трьох портів України - морських торговий порт «Одеса», «Чорноморськ», «Південний».

Прописаний в угоді механізм передбачає рух торгових морських суден караванами по заздалегідь затверджених коридорах із перевіркою у Стамбулі. Українське зерно прямує в Європу, Азію, Африку. Наприклад, за 2 місяця роботи «Зернової угоди» (серпень – вересень 2022 рік) 58% від загального об'єму експортованої кукурудзи пішло в Європу, а 68% від загального об'єму пшениці в Африку та Азію [4].

Необхідно підкреслити, що наявність українського зерна на світовому ринку морської торгівлі впливає на зниження цін та забезпечую продовольчу безпеку в світі. Динаміка ціни на пшеницю на світових ринках представлена на рис. 6.

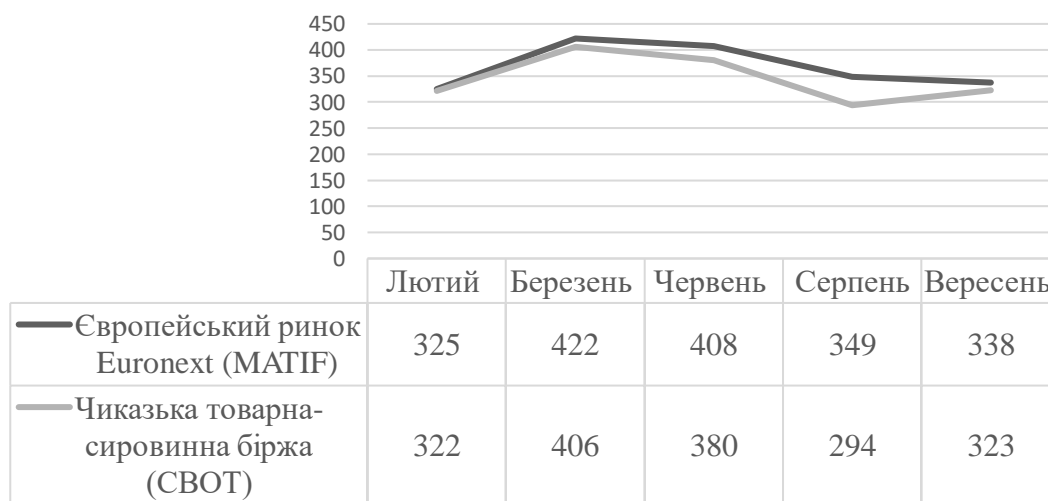


Рис. 6. Динаміка цін на пшеницю на глобальних ринках, доларів за тону, лютий – вересень, 2022 рік.

Джерело: побудовано автором на базі даних Міністерства інфраструктури України

Так вартість пшениці на європейських та американських ринках за період функціонування «Зернового коридору» суттєво впала. Продовольство стає доступнішим для тих, хто знаходиться за крок від гуманітарної катастрофи.

Одним із гострих питань для суден, які працюють по Зерновому коридору є високі фрахтові ставки та ставки на страхування.

Блокування росією «Зернової угоди» миттєво відображається на світових товарних ринках, визиває продовольчу кризу в світі.

Також необхідно зазначити, що різке скорочення лінійного сполучення з чорноморським регіоном негативно відобразилось на глобальних логістичних мережах та посилило перевантаженість портів у Європі.

У центрі уваги опиняються проблеми функціонування морської індустрії та морських торгових портів. Проблеми у роботі Зернового коридору мають тяжкі наслідки для бідних країн.

Необхідно зазначити, що Україна не зважаючи на війну, залишається гарантом продовольчої безпеки в світі. Морські торгові порти мають стратегічне значення для забезпечення економічної та продовольчої безпеки.

На рис. 7 представлена динаміка вантажообігу морських торгових портів країн Чорноморського регіону.

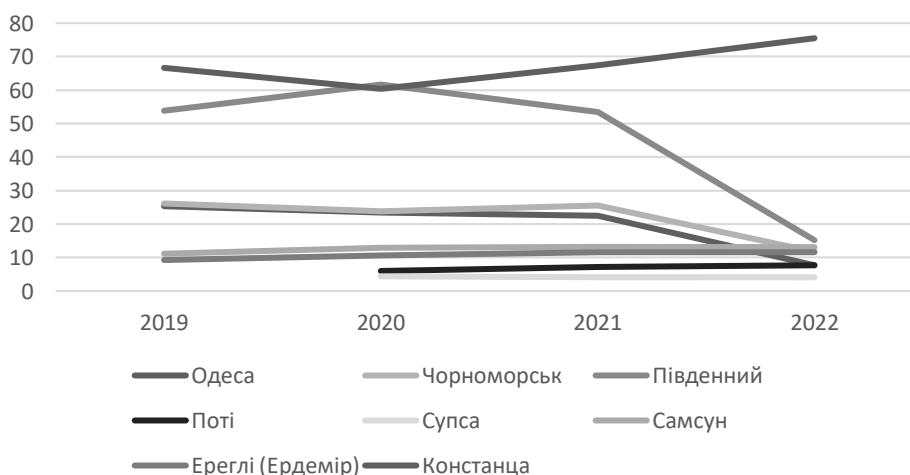


Рис. 7. Динаміка вантажообігу морських портів Чорноморського регіону 2019-2022 рр., млн т

Джерело: побудовано автором на базі статистичної інформації журналу Порти України

Морський порт Констанца в 2021 році займав частку на ринку Чорноморського регіону - 12,1%, один з найбільших портів України – морський порт «Південний» - 9,6%. [5, с. 48]. Відомі переваги територіального розміщення транспортного комплексу України мають інтенсивно використовуватись у двох напрямках – як фактор реальної інтеграції, так і суттєвого джерела валютних надходжень. Агресія росії проти України змінила умови позиціонування національних морських торгових портів. Вантажообіг морського порту Південний в 2022 році скоротився більше ніж в три рази та склав 15,2 млн. т, вантажообіг румунського порту Констанца склав 75,5 млн.т.

Перевалка всієї номенклатури вантажів в національних морських торгових портах була тільки до 24 лютого 2022 року. З початку роботи Зернової угоди частково відновили роботу порти Південний, Чорноморськ та Одеський морський торговий порт [6, с. 28].

Війна в Україні вплинула на контейнерообіг Чорноморських терміналів в 2022 році. Залишається лідером Румунський контейнерний термінал – DP World Constanta контейнерообіг якого склав в 2022 році 27,13 % від загальної частки чорноморських терміналів. Значну долю також займає - АРМТ Поті (14,58% від загальної частки чорноморських терміналів).

Частка Контейнерного терміналу Одеса та DPW TIS Pivdennyi які займали в 2021 році лідируючі позиції, склала 3,07% та 3,06% відповідно від загальної частки чорноморських терміналів.

Що стосується лінійних операторів, які працюють в Чорноморському регіоні, то потрібно зазначити, що сукупний загальний обсяг завантажених контейнерів MSC, MAERSK, CMA CGM, COSCO CL та ARKAS складає 70,7% ринку. Та кожен четвертий контейнер перевозиться суднами лінійного оператора MSC в Чорноморському регіоні [7, с. 46].

Перевалка вантажів в портах України переважно виконується приватними стивідорними компаніями частка яких в 2021 році склала 78,5 % від загального вантажообігу [8, с. 40]. Найбільші стивідорні оператори приватної форми власності – група терміналів ТІС, ТрансБалкТермінал та Ніка-Тера (рис.8) Так як

2022 рік має зовсім інші умови позиціонування національних морських торгових портів для аналізу доцільно навести дані без урахування вантажообігу в 2022 році.

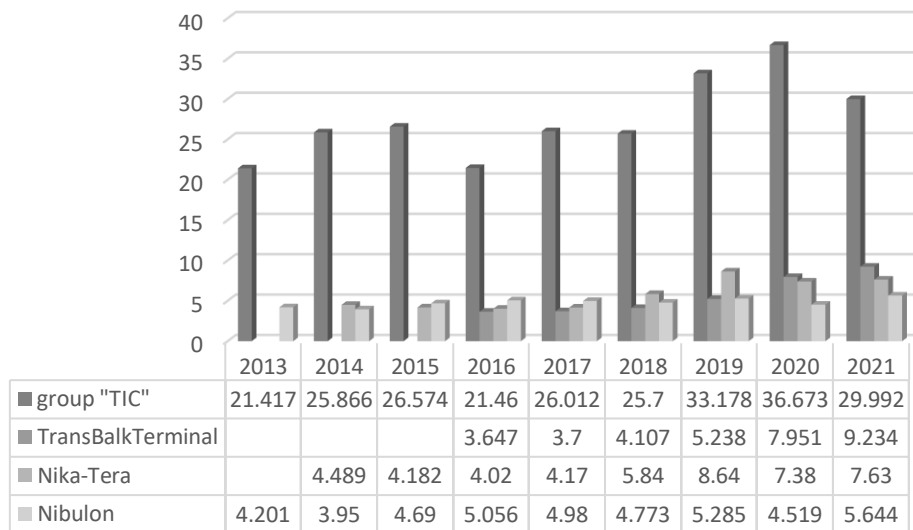


Рис. 8. Вантажообіг приватного бізнесу в морських портах України, млн. тонн

Джерело: побудовано автором на базі статистичної інформації журналу *Порти України*

На протязі останнього періоду знижується доля державної власності в структурі національного стивідорного ринку. В 2021 році часта державних стивідорних операторів в портах України склала 21,5% (рис.9).

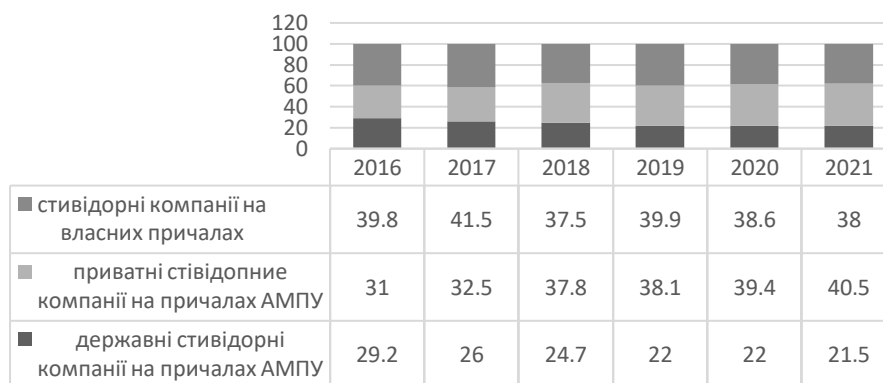


Рис. 9. Динаміка частки державних та приватних термінальних операторів, залучених до переробки вантажів у морських торгових портах України

Джерело: побудовано автором на базі статистичної інформації журналу *Порти України*.

Необхідно підкреслити, зважаючи на стратегічне значення стивідорних підприємств в економічній безпеці України необхідно знайти баланс між приватною та державною власністю в портовому бізнесі.

За підсумками останніх років Україна утримувала лідерство у рамках Всесвітньо-продовольчої програми з постачання продовольства для гуманітарних операцій. Загалом 2021-го Україна направила 20% продовольства по програмі ООН [9].

Наприкінці березня 2022 року багато українських компанії переорієнтували свою логістику на річковий шлях до Європи: вантажі відправлялись річковим транспортом з півдня Одеси до Румунії (порти Галац та Констанца), а далі вантажі перевантажувалися на морські судна.

С початку Дунайські порти здатні перевалювати вантажу зернових близько 100 тис. тонн на місяць, але, необхідно зазначити, що до війни Україна транспортувала по 3,5 млн тонн . Але вже в травні 2022 році вантажообіг портів Дунаю досяг 1,3 млн тонн за місяць, у червні - 1,4 млн тонн. 9 липня після звільнення Збройними Силами України острова Зміїний з'явилась можливість використовувати для руху суден другий рукав Дунаю – гирло Бистре [10, стор.31].

Одна частина вантажних транспортних потоків йде через західні сухопутні кордони, інша - через порти Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайск. Враховуючи закони попиту та пропозиції ставки фрахту одразу піднялися, що гарантувало власникам річкового флоту високі прибутки. Але, як вже зазначалося, відкрилося гирло Бистре, збільшилася кількість річного флоту, і всі ці фактори в перспективі вплинуть на ставку фрахту – вона потроху знижуватимуться.

На рис. 10 представлена інформаційно-логістична модель, яка відображає умови адаптації підприємств морської галузі України в структурі регіонального ринка морської торгівлі.

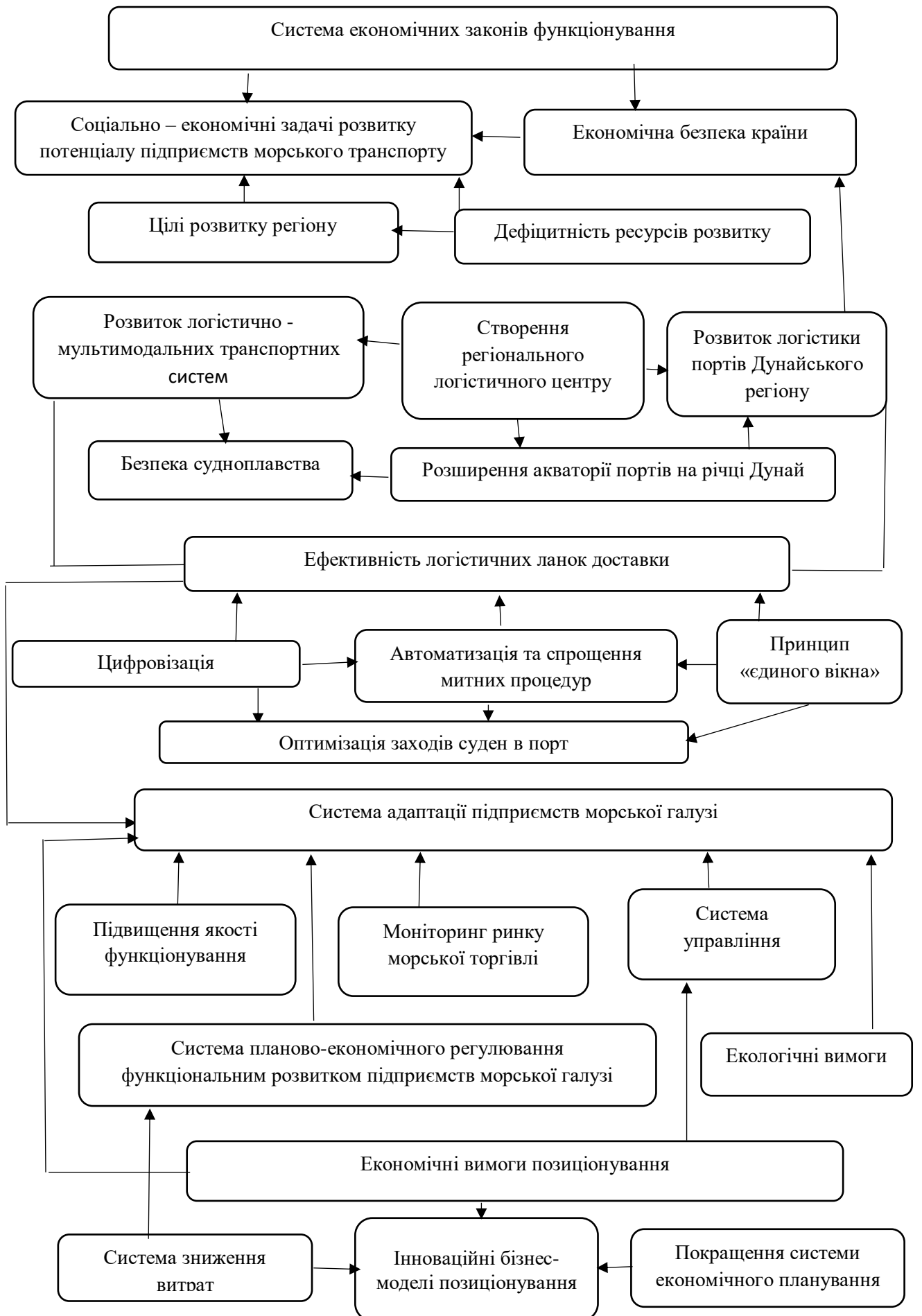


Рис.10. Умови адаптації підприємств морської галузі

Конкуренентоспроможність мають ті портові системи, які використовують ефект масштабу та інвестують в інноваційні портові технології та використовують принцип «цифровізації».

Спрощення процедур світової торгівлі та морських перевезень передбачає розвиток цифровізації та механізму автоматизації митних процедур, організації роботи морських підприємств за принципом «єдиного вікна». Це підвищує ефективність всього логістичного ланцюжка та позитивно впливає на роботу всіх підприємств морської галузі.

Необхідно підкреслити, що використовуючи принцип «цифровізації» це по перше, підвищення ефективності експортних, імпорتنих та транзитних операцій, по – друге, покращується управління морською індустрією, по – третє, скорочення витрат часу та коштів учасників перевізного процесу, а також це механізм який розширює доступ та прозорість ринка світової морської торгівлі.

Ефективність роботи підприємств морської галузі в структурі ринка морської торгівлі залежить від ефективності функціонування логістичних ланок доставки вантажів, механізму моніторингу ринку морської торгівлі, якісної системи управління, покращення системи планування та оцінки ризику позиціонування та ефективним управлінням.

Конкуренція товаровиробника за інших рівних умов зводиться до такого управління потоками результатів фірми, що дозволяє забезпечити своєчасність реалізації та відшкодування витрачених коштів. Тому розвиваються логістичні принципи організації руху товару у сфері виробництва та звернення [11, с.451].

Також важливим фактором в системі адаптації підприємств морської галузі є спрощення процедур світової торгівлі та морських перевезень, що дозволяє скоротити час та витрати на здійснення митних та інших торгових процедур та впроваджувати інноваційні технології для виконання адміністративних послуг.

Принцип цифровізації створює безпаперове середовище та всі процедури морської торгівлі здійснюються в онлайн і та як показала практика останніх років, під впливом пандемії, це одна із основних умов функціонування підприємств в морській галузі.

Що стосується морської та річкової галузі в Україні, в останні роки завдяки впровадженню нових технологій при наданні адміністративних процедур підвищилася ефективність логістичних ланцюжків поставок.

Основними економічними вимогами адаптації стивідорних підприємств в структурі ринка морської торгівлі є: підвищення якості обробки вантажних потоків до регіональних параметрів конкурентоспроможності; розвиток виробничої інфраструктури, яка забезпечує функціонування підприємств морської галузі; розв'язання соціально-економічних та екологічних завдань функціонування на основі створення робочих місць; розширення експорту транспортних послуг за рахунок розвитку логістичної системи.

Постійна потреба у вдосконаленні транспортного обслуговування світових господарських зв'язків з урахуванням темпів наростання вантажообігу одна із основних чинників розвитку підприємств морської галузі. Важливим напрямом такого вдосконалення є розвиток логістичних ланцюжків доставки товару. До основних принципів побудови таких систем належать:

- територіальна оптимальність транспортних маршрутів за критеріями мінімізації енергоємності та екологічна безпека;
- абсолютна відповідність техніко-економічного рівня та економіко-правового статусу національних зон міжнародним транспортним коридорам.

В морській глобальній індустрії з урахуванням посилення факторів невизначеності для забезпечення конкурентного позиціонування підприємств морського транспорту необхідно врахувати аспекти: механізм швидкої доставки товарів, ефективність, оптимізація, надійність, здатність протидіяти негативному впливу зовнішнього середовища та стійкість. Для цього необхідно використовувати інноваційні бізнес-моделі розвитку підприємств морської галузі та використовувати сучасні цифрові технології.

Список використаних джерел

1. Review of Maritime Transport 2022 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 194. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
2. 10 провідних економік: світова торгівля відновлюється // *Порти України* №1. 2022. С.32-33.
3. World investment report / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 247. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>.
4. «Зернова ініціатива»: відправлено ще 140 тис. тонн агропродукції для країн Африки, Азії та Європи // *Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/>
5. Підсумки роботи морських портів України за січень – грудень 2021 року// *Порти України*, №1. 2022. С.48-51.
6. Скільки ще протримується зерновий коридор// *Порти України*, №4-5. 2022. С.28-29.
7. Україна втратила 80% свого контейнерообігу // *Порти України*, №4-5. 2022. С.46-49
8. Структура вантажопотоків // *Порти України*, №1. 2022. С.40-41
9. «Зернова ініціатива»: відправлено ще 9 млн тонн української агропродукції. Міністерство інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/>
10. «Дунай – інший темп роботи та інакші технології обробки суден та вантажів» // *Порти України*, №4-5. 2022. С.31
11. Frasyniuk T.I. Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability. Electronic resource International Journal of Engineering & Technology. 2018. Vol.7, No 4.3 (2018): Special Issue 3. P. 451-455.